



Payerne

MUNICIPALITE DE PAYERNE

Au Conseil communal de Payerne :

Objet du rapport :

Réponse de la Municipalité au postulat de Monsieur le Conseiller communal Sébastien Pedroli intitulé « A quand une réduction du bruit en ville de Payerne ? »

AU CONSEIL COMMUNAL
de et à
1530 Payerne

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les membres du Conseil communal,

1. Objet du postulat

Lors de la séance du Conseil communal du 29 septembre 2022, Monsieur le Conseiller communal Sébastien Pedroli a déposé le postulat intitulé « A quand une réduction du bruit en ville de Payerne ? ». Ce postulat demandait à la Municipalité de prendre des mesures pour limiter le bruit issu de la circulation routière au centre-ville.

A cette fin, Monsieur le Conseiller communal Sébastien Pedroli proposait un abaissement nocturne de la vitesse au centre-ville et/ou dans les quartiers périphériques à 30 km/h, soit de 22 h 00 à 06 h 00.

La réduction de la vitesse légale de 50 km/h à 30 km/h permet une réduction du bruit de 2 à 3 décibels (valeurs Office Fédéral de l'Environnement et Canton de Vaud), comme mentionné dans le postulat objet de ce rapport, et est considérée comme la première mesure à mettre en place dans le but de réduire le bruit routier.

En complément, il était demandé à la Municipalité de prendre toutes les mesures nécessaires pour diminuer au maximum le bruit en Ville de Payerne dû au trafic routier.

Le postulat est joint au présent rapport pour complète information aux membres du Conseil communal.

2. Base légale du règlement du Conseil communal

Le postulat est régi notamment par les art. 74 et 77 du Règlement du Conseil communal de Payerne.

L'art. 74 indique que « Chaque membre du Conseil peut exercer son droit d'initiative :

- a. En déposant un postulat, c'est-à-dire en invitant la Municipalité à étudier l'opportunité de prendre une mesure ou de faire une proposition dans un domaine particulier et de dresser un rapport ;
... »

L'art. 77 régit le traitement de la proposition, notamment la prise en considération immédiate de la proposition, tel que réalisé en séance du Conseil communal du 29 septembre 2022. Il est précisé dans le même article que « Une fois prise en considération, la Municipalité doit impérativement la traiter et y rendre réponse par :

- a. Un rapport sur le postulat ;
... »

La Municipalité répond dès lors au postulat déposé par Monsieur le Conseiller communal Sébastien Pedroli par le présent rapport.

3. Définitions

Afin d'assurer une compréhension optimale de la suite du rapport, il convient de préciser quelques notions qui seront utilisées par la suite.

Schéma directeur des mobilités

La Municipalité a défini une vision multimodale de la mobilité pour accompagner sa croissance tout en préservant la qualité de vie, la sécurité et l'environnement pour les 15 prochaines années.

Cette vision se traduit par près d'une cinquantaine de mesures concrètes déclinées en projets. Ce schéma directeur des mobilités fera l'objet d'une communication à la population courant février 2026.

Zone 30

Il s'agit d'un périmètre défini dans lequel la vitesse circulée est limitée à 30 km/h, de jour comme de nuit. Cette mesure a pour but d'améliorer la qualité de vie, lutter contre le bruit et améliorer la sécurité routière. Le piéton n'y est pas prioritaire mais peut traverser à n'importe quel endroit de la zone. Les passages piétons ne sont autorisés qu'à proximité des écoles et des établissements de soins. Elle est signalée à son entrée et sa sortie par des totems et du marquage au sol. La priorité de droite est la règle, des exceptions sont toutefois possibles pour des raisons de visibilité notamment.

Zone de rencontre

La zone de rencontre est limitée à 20 km/h. Les piétons y sont prioritaires. Elle est indiquée de la même manière qu'une zone 30, soit à son entrée et à sa sortie. Le régime de priorité est aussi la priorité de droite, des exceptions sont aussi possibles aux mêmes conditions que la zone 30.

Limitation 30 km/h (permanente)

La limitation de vitesse à 30 km/h consiste essentiellement en une réduction de la vitesse légale. Le marquage au sol, les passages piétons et les priorisations ne sont pas touchés.

Contrairement aux zones décrites ci-dessus ainsi qu'à la limite générale de 50 km/h en localité, la limitation à 30 km/h est rappelée par des panneaux de signalisation à chaque carrefour, selon l'Ordonnance sur la Signalisation Routière (OSR).

Limitation 30 km/h nocturne

Cette limitation de vitesse reprend les principes de la limitation 30 km/h décrits ci-dessus et est active uniquement entre 22 h 00 et 06 h 00. Il s'agit d'une mesure essentiellement pensée comme mesure de lutte contre le bruit. Elle permet de diminuer les pics de bruit nocturne pour limiter les effets sur la santé de la population. La signalisation est aussi rappelée à chaque carrefour.

Motion Schilliger

La motion Schilliger que le Conseil fédéral souhaite mettre en œuvre pour limiter l'extension des zones 30 à l'échelle du pays ne s'applique qu'aux routes dites affectées à la circulation générale. Il s'agit principalement de routes situées à l'intérieur des localités et qui sont conçues dans le but d'assurer des transports performants. On y trouve les routes cantonales en traversée de localité et le réseau communal des routes principales.

Ainsi, les rues de quartiers et le centre-ville requalifié ne sont pas concernés. Cette motion n'a pas d'impact non plus sur les limitations à 30 km/h de nuit, rue de la Gare et rue Guillermaux par exemple.

A l'échelle du territoire payernois, cette motion empêcherait un abaissement de la vitesse maximale autorisée sur les pénétrantes uniquement. Il n'est pas envisagé de mettre en place de telles mesures à ce jour.

Vitesse moyenne V85

La vitesse appelée V85 définit la vitesse en-dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules observés. La mesure s'effectue à l'insu des conductrices et conducteurs et, en dehors des vacances scolaires sur une durée d'une semaine. Cette valeur est celle qui est utilisée par les autorités cantonales et les professionnels de la branche pour évaluer la vitesse effective sur les routes.

4. Vision sur l'ensemble du territoire

Une réflexion sur la mobilité à l'échelle de la Commune a été initiée avec l'aide du bureau d'ingénieurs Christe & Gygax. Le résultat de ce travail, transmis par le bureau précité en février 2024, donnait des pistes pour le développement de la mobilité dans la Commune. Ainsi, dès février 2024, une coordination et une vérification de la compatibilité entre cette étude et les évolutions de projet ont été réalisées.

L'établissement d'un schéma directeur des mobilités a permis de synthétiser la démarche entreprise au sein du service Urbanisme, mobilité et environnement ainsi que les lignes directrices de la mobilité sur le territoire payernois pour les dix prochaines années. Ceci a été réalisé en cohérence avec les besoins effectifs ainsi que les développements connus à ce jour.

Cette vision globale et multimodale intègre à ce jour près de 50 fiches de projet ancrées dans une temporalité et une vision territoriale qui ont été développées sur la base des différentes études en cours et déjà établies. Alors que les fiches traitent de mesures concrètes et de projets, le schéma directeur indique et structure les orientations futures à l'échelle du territoire.

Le schéma directeur des mobilités est structuré en 6 piliers. Ils regroupent les différentes fiches de projet. Les mesures inscrites dans le pilier « Modération de trafic » incluent le déploiement des zones 30 sur l'entier du territoire. La requalification du centre-ville figure dans le pilier « Projets structurants ». Ces deux piliers auront un impact direct sur la qualité de vie sur le territoire payernois, ce qui va dans le sens du postulat de Monsieur le Conseiller communal Sébastien Pedroli.

5. Centre-ville

5.1. Données de base

Dans le cadre du développement du projet de requalification du centre-ville et en parallèle de l'établissement du schéma directeur des mobilités, le bureau d'ingénieurs en mobilité du groupement lauréat du MEP a procédé à un comptage actualisé des charges de trafic ainsi que des vitesses effectives sur la Grand'Rue, la rue de Lausanne, la rue du Temple ainsi que la rue de la Gare. Les comptages ont été effectués sur une semaine, du 14 au 21 novembre 2024, de jour comme de nuit.

Les vitesses moyennes V85 relevées sont les suivantes :

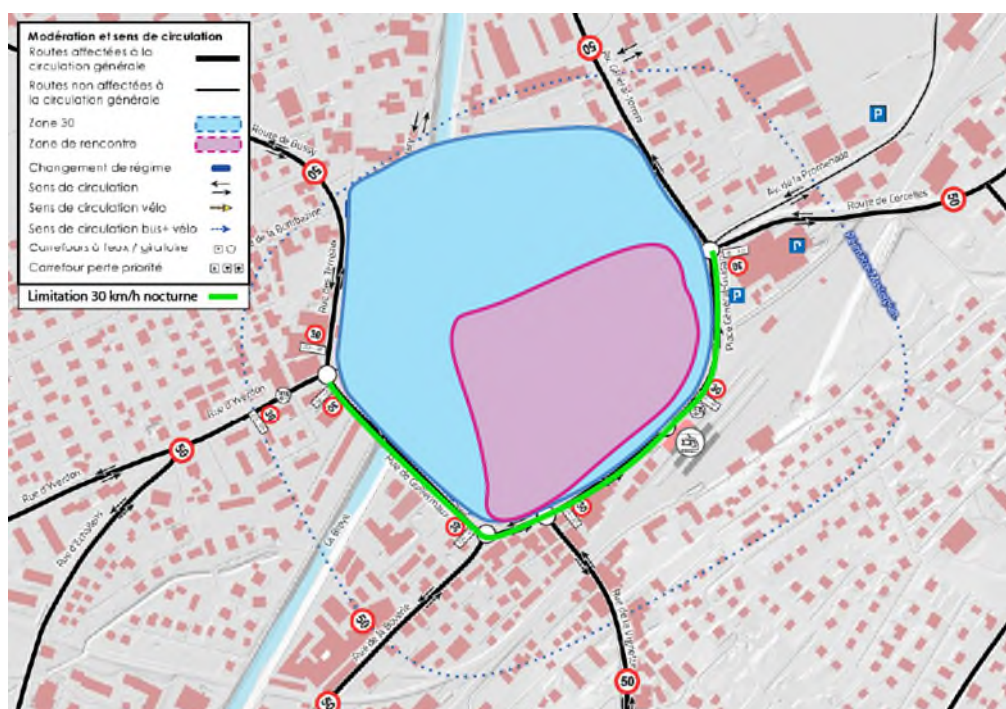
- rue de Lausanne : 24.8 km/h
- Grand'Rue : 29.0 km/h
- rue du Temple : 31.8 km/h
- rue de la Gare : 38.2 km/h

Il est important de relever que les mesures effectuées ne montrent pas de variation flagrante de la vitesse mesurée durant le jour et la nuit.

5.2. Régimes de vitesse futurs

Le projet de requalification du centre-ville, intégré dans le schéma directeur des mobilités, définit une hiérarchie du réseau routier. Il inclut un concept global de réduction de vitesse ainsi que les aménagements routiers adéquats en vue d'apaiser, d'améliorer la qualité de vie et la sécurité des divers usagers et usagers au centre-ville.

Le schéma ci-dessous illustre les régimes de vitesse prévus dans le cadre du projet de requalification du centre-ville. Il est intégré dans le schéma directeur des mobilités. La légende reprend les termes développés dans le point « définitions ».



Nous retrouvons une cohérence entre la hiérarchie du réseau routier et les vitesses circulées. Ainsi, les rues permettant d'accéder et de sortir du centre historique conservent la limitation générale de 50 km/h pour ne pas entraver le trafic. Les rues du centre-ville et celles le contournant sont au bénéfice d'une vitesse réduite.

Partant du principe que :

- la mise en place d'une zone 30, comme d'une zone de rencontre, ont l'avantage d'impliquer une signalisation simplifiée (signalisation à l'entrée et la sortie de la zone). Cela permet une cohérence dans tout le périmètre. Ceci n'est pas le cas d'une limitation à 30 km/h (rappel obligatoire de la limitation de vitesse à tous les croisements induisant une multiplication de signalisation nuisant à la bonne visibilité et compréhension) ;

- dans une zone 30 ou une zone de rencontre, le régime de priorité étant en principe celui de la priorité de droite avec une suppression de la majorité des passages piétons, il est absolument nécessaire d'accompagner le changement de régime de vitesse par des aménagements spécifiques. Ceci permet d'éviter tout risque de confusion ainsi que de sécurité d'un tel changement ;
- la rue de la Gare et la rue Guillermaux font partie du réseau de routes principales, celles-ci sont considérées comme des routes à orientation trafic et ne pourront pas, dans l'état actuel de la législation, être intégrées dans une zone 30. La seule réduction de la limite de vitesse possible dans ce cas, hors procédure extraordinaire, est celle qui est prévue en parallèle du projet de requalification du centre-ville. Il s'agit d'une réduction nocturne à 30 km/h, entre 22 h 00 et 06 h 00, en tant qu'une des mesures compensatoires du report de trafic attendu sur ces rues.

En effet, une limitation de la vitesse à 30 km/h permanente sur une route à orientation trafic nécessite une procédure d'approbation complexe via une expertise de diverses commissions cantonales qui ne garantit toutefois pas une entrée en matière au vu de la charge de trafic existante et attendue ;

la Municipalité préconise de temporiser la modification du régime de vitesse au centre-ville et de mettre en place un projet global, tel que la requalification du centre-ville, incluant des aménagements en phase avec les réductions de vitesse prévues, la hiérarchie du réseau routier et la réalité des lieux, en lieu et place d'une mesure isolée. La Municipalité relève en complément que, une réduction de vitesse mise en place en amont du projet de requalification du centre-ville de manière isolée, prêterait la suite du projet dans son ensemble.

Dans le cas où le projet de requalification du centre-ville venait à ne pas être réalisé, un nouveau concept global de réduction de vitesse s'appuyant sur le schéma ci-dessus, dans le même périmètre et comprenant des aménagements adaptés, sera proposé par la Municipalité.

6. Etude de bruit

Le bureau Triform a été mandaté dès 2020 par la Municipalité afin d'établir une étude de bruit liée au trafic routier sur l'entier du territoire. Celle-ci a abouti à l'envoi fin 2024 du dossier aux instances cantonales pour validation.

Basée sur des mesures in situ, comptages, analyse des types de revêtements, etc., l'étude de bruit a défini une liste de mesures d'assainissement conformes à la législation en vigueur et cohérente avec les différents tronçons routiers et leur environnement direct.

Outre les réductions de vitesse déjà explicitées précédemment dans ce rapport, la mise en place de revêtements phono-absorbants sur des tronçons de route ou encore, en dernier recours, des mesures constructives pour des bâtiments spécifiques (parois anti-bruit, changement de fenêtres) sont intégrées.

Il est à relever que, à ce jour, la Municipalité n'a pas encore reçu l'approbation finale de ce document. Une fois approuvé, les mesures de l'étude de bruit seront contraignantes. Celles-ci seront dès lors mises en place au fur et à mesure des réfections routières.

7. Réponse à la motion de Monsieur le Conseiller communal Sébastien Pedroli

En réponse au postulat de Monsieur le Conseiller communal Sébastien Pedroli intitulé « A quand une réduction du bruit en ville de Payerne ? », la Municipalité préconise les actions suivantes :

- la mise à l'enquête publique du projet de requalification du centre-ville, durant le premier semestre 2026. Ce projet, intégré dans le pilier « Projets structurants » du schéma directeur des mobilités, prévoit la mise en place d'une zone 30 au centre-ville avec au cœur de celle-ci une zone de rencontre. Des aménagements permettant une bonne lisibilité des régimes de vitesse ainsi que des modes de priorités sont prévus. La réduction nocturne de la vitesse à 30 km/h sur la rue de la Gare et la rue Guillermaux font partie intégrante du projet ;
- la mise en place de réductions de vitesse dans les quartiers d'habitation (zones 30) conformément au schéma directeur des mobilités, pilier « Modération de trafic ». Celles-ci seront déployées progressivement sur l'entier du territoire communal avec la réalisation d'aménagements spécifiques en cohérence avec la hiérarchie du réseau routier dans un délai de 3 ans ;
- la réalisation, dès approbation des instances cantonales et au fil des réfections routières, des mesures issues de l'étude de bruit réalisée sur l'entier du territoire afin de réduire de manière globale le bruit dû au trafic.

8. Conclusions

En conclusion, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil communal, de bien vouloir voter la résolution suivante :

LE CONSEIL COMMUNAL DE PAYERNE

- vu** le rapport de la Municipalité du 28 janvier 2026 ;
- ouï** le rapport de la commission chargée d'étudier cette affaire ;
- considérant** que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;

DECIDE

- Article 1** : de considérer que la Municipalité a répondu au postulat du 29 septembre 2022 de Monsieur le Conseiller communal Sébastien Pedroli intitulé « A quand une réduction du bruit en ville de Payerne ? ».

Veuillez agréer, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil communal, nos salutations distinguées.

Ainsi adopté le 28 janvier 2026

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic :

La Secrétaire :

(LS)

L. Voinçon

C. Thöny

Annexe : Postulat du 22 septembre 2022 de Monsieur le Conseiller communal Sébastien Pedroli

Municipale déléguée : Madame Monique Picinali